

50X1-HUM

CLASSIFICATION CONFIDENTIAL
 CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY CONFIDENTIAL REPORT
 INFORMATION FROM
 FOREIGN DOCUMENTS OR RADIO BROADCASTS CD NO.

COUNTRY USSR
 SUBJECT Transportation - Railroads, roads
 HOW PUBLISHED Periodical
 WHERE PUBLISHED Paris
 DATE PUBLISHED Dec 1949
 LANGUAGE French

DATE OF INFORMATION 1949
 DATE DIST. 23 Mar 1950

NO. OF PAGES 11

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

THIS DOCUMENT CONTAINS INFORMATION AFFECTING THE NATIONAL DEFENSE OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF ESPIONAGE ACT 50 U. S. C. 31 AND 32, AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

SOURCE Economie Sovietique et Economies Planifiees, No 6, 1949, published by Instit. 'Etude de l'Economie Sovietique et de l'Economie Planifiee.

RAIL AND ROAD TRANSPORT IN THE USSR

[Figures in parentheses refer to the appended notes.]

I. RAILROAD TRANSPORT

Until now, railroad transport has not followed the rate of growth of industrial production. Only during the second half of 1949 was agreement between the growth of traffic and of production reached. The traffic capacity of the railroad network constitutes, especially in winter (1), a major bottleneck for the whole Soviet economy.

This backwardness is related to the following factors:

1. Slowness of reconstruction work and of the development of the network
2. Slow rate of turnaround of rolling stock
3. Insufficient mechanization of heavy works, which affects the rate of construction (ballasting) as well as traffic (loading and unloading).

A. Reconstruction and Expansion of the Network

Reconstruction affects, first of all, the Donets Basin region, where all of the permanent way was destroyed by the Germans.

The slow progress of the work is connected with the insufficient supply of rails and of rock for ballast (2). The rate of preparation of ballast determines the rate of track laying, since rail laying is done mechanically (the Pavlov machine lays 4 kilometers of rail a day).

CONFIDENTIAL

- 1 -

CLASSIFICATION			CONFIDENTIAL									
STATE	☒ NAVY	☒ NSRB										
ARMY	☒ AIR	☒ FBI										

CONFIDENTIAL
CONFIDENTIAL

50X1-HUM

The degree of mechanization of ballasting operations is uneven. In the Donets Basin 23.4 percent of the ballasting, and 16.2 percent of the track laying are mechanized. On the Pavlodar-Akmolinsk line, on the other hand, 90 percent of the ballasting and 75 percent of the track laying are done by machinery (3). However, the excavation plan was not realized.

Nevertheless, the accomplishments are important, judging from the state of the projects during recent months. This survey does not pretend to be complete, since information on the subject is becoming more and more rare. Let us, however, note the following:

1. Electrification

a. Lines Completed

Krasnoye Selo-Gatchina (connects Gatchina with Leningrad)

Bolshevo-Fryazino, 20 kilometers (outskirts of Moscow; Yaroslavl' Railroad System)

Dolgintsevo-Nikopol' (Zaporozh'ye line)

Chelyabinsk-Zlatoust (section of Ufa-Novosibirsk line)

Bogoslovsk-Nadezhdinsk (Sverdlovsk Railroad System)

Samtredia-Kala, 13.6 kilometers (connects Baku with the petroleum cities of the Apsheron Peninsula)

Samtredia-Poti (Transcaucasus Railroad System)

Kioni-Tkvibuli (connects Kutaisi with Tkvibuli, a mountain mining center)

b. Lines Under Construction

Omsk-Tatarskaya (Transsiberian)

Chulyskaya-Makushino (Transsiberian): 13 power substations under construction

Sanain-Leninakan, 110 kilometers (mountain line connecting Yerevan with Tbilisi)

Kala-Mardakyan-Buzovny (Apsheron Peninsula)

Electrification of Kiev suburban line (Kiev-Boyarka, Kiev-Fastov, Kiev-Darnitsa)

2. Double Tracking

a. Completed

Slavyansk-Lozovaya, 90 kilometers

Merefa-Slavyansk (in 1947, Moscow-Merefa line)

Liski-Povorino (Donets Basin)

Debal'tsevo-Kupyansk (in 1947, Debal'tsevo-Popasnaya line)

- 2 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

b. In Progress

Sverdlovsk-Podvoloshnaya, 38 kilometers

3. New Lines

With the exception of the Krasnodar-Tikhoretsk line reconstructed last year, all the new lines under construction are concentrated in western Siberia.

The most important is the South Siberian, for which work is in progress as indicated, on the following sections:

Magnitogorsk-Kuybyshev: study of this line, which will reach the mining center of Zigazinskiy and by a 26-kilometer branch line the town of Beloretsk

Ishimbayevo-Yermolayevo, 93 kilometers: 40 kilometers of track have been laid from Ishimbayevo to Ivanovka

Altayskaya-Artyshta (Kemerovo Oblast): ground clearing in the region of Salair

Akmolinsk-Pavlodar, 195 kilometers: leaving Akmolinsk, the line reaches the Nuraly River and will reach Yermen'-Tau at the end of the year; from Pavlodar the line extends toward the coal basin of Ekibastuz.

In Central Asia, 70,000 kolkhoz workers have been working on the construction of the Chardzhou-Kungrad line, already 131 kilometers long, which links the stations of Chardzhou No 1, Molovskaya, and Deynau. On the Mointy-Chu line 65 kilometers of track have been laid from Chu as far as Kara-Dzhangil /approximation from French/ and 35 kilometers have been laid from Mointy to Kyakhta. This 450-kilometer line will reduce the coal run from Karaganda to Turkestan by 2,500 kilometers.

B. Operations

1. Freight Traffic

In 1948 the average daily distance traveled of loaded freight cars reached the prewar level (4). Average daily loadings of coal, coke, and petroleum are considerably above the prewar level (5). If the activity of the network of the Urals and of Siberia were excluded, a much higher index would be obtained.

The present difficulties are caused, first, by the lack of freight cars, in particular of boxcars and tank cars. The failures to complete the loading programs affect primarily the goods which should be shipped in boxcars (grains, salt, cement) or in tank cars (petroleum).

These drawbacks cause large displacements of rolling stock during the seasonal peaks. Therefore, to assure the removal of the harvest in the southern regions, it was necessary to bring in a large quantity of boxcars from the systems of the Far East and Siberia. During this period the deficit to be made up was estimated at 2,500 cars.

This situation should improve in the future because of the resumption of operations by railroad equipment plants. Above all, the reconditioning of worn equipment is being developed.

CONFIDENTIAL

- 3 -

CONFIDENTIAL

~~CONFIDENTIAL~~

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

The locomotive park, on the other hand, seems to be sufficient to meet demands. Up to now the need has been for locomotive engineers. This lack has had the effect of lengthening the working day in this branch. In certain regions the working day reached 12 hours (6). Improvement in recruiting has allowed a 50-hour reduction in the average working month of locomotive engineers. At present, specialized schools are training 12,000 locomotive engineers and 22,000 engineer's helpers.

The second factor in the development of freight traffic is the slow rate of turnaround of rolling stock. Of the 55 railroad systems of the network, only 20 achieve a rate of turnaround equal or superior to that of 1940.

To remedy these difficulties, the USSR is organizing trains grouped for a single destination (marshrutizatsiya) and is increasing the average train weight. In 1948, the average daily distance traveled for the whole Soviet network already exceeded the 1947 level by 41,000 train-kilometers and the 1940 level by 287,000 train-kilometers (7).

In certain marshaling centers on the Moscow-Donbass System loading is being done at night (8); this night loading doubles the traffic capacities.

2. Passenger Traffic

At the end of 1948 passenger traffic expressed in ton-kilometers had not reached the 1940 level (9), but expressed in train-kilometers the level was exceeded. These facts show that the shortages of rolling stock have brought about a considerable increase in the average load of passenger trains. At present passenger traffic should reach and exceed the 1940 volume.

These results were attained in spite of a considerable reduction in the passenger-car park. The deficit was made up by 3,000 freight cars which were transferred permanently to passenger service (10).

But, during the summer period (July - August), there was a shortage of passenger cars estimated at 35,000 cars. This shortage delayed the departure on vacation of nearly 10,000 persons. The Transsiberian, which is at present double tracked (one express and one fast) (11), should be triple tracked to satisfy traffic demands.

The poor condition of the ballast diminishes the average speed of passenger trains. The trip between Moscow and Tashkent takes 28 hours longer than it did in 1940; the trip between Moscow and Novosibirsk, 20 hours longer. On the Moscow suburban lines, the difference, in comparison with prewar, averages between 10 and 18 minutes.

However, regular progress is being made in increasing train speeds. The Transsiberian express, Train No 8, (12), which makes the trip between Moscow and Vladivostok in 227 hours, is 22 hours faster than the fast train making the same run.

To increase the operating time of rolling stock, it has been proposed, that certain passenger lines, until now served by trains run in sections, be combined. Thus, the Moscow-Gor'kiy-Kirov, Rostov-Baku, Tbilisi, and Minsk-Kharkov-Rostov traffic will be effected without changing. On certain lines, such as the Tbilisi-Poti line, the operating time of rolling stock (in motion 22 hours) is less than the idle time (standing 26 hours).

~~CONFIDENTIAL~~

- 4 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

3. Financial Results

In 1940, the Soviet railroads produced for the state 5 billion rubles of revenue (13). Because of traffic difficulties and reconstruction needs, the balance sheet showed a deficit through until sometime in 1948.

During this period the operating cost of the whole Soviet network was 3 million rubles an hour (14).

The difference between the net cost and the commercial rate (15) per ton-kilometer for the whole network was approximately 5.6 percent (16), with a maximum of 11.2 percent on the North Donets Railroad System.

Since 1 January 1949, a new rate, taking operating costs into account has been in force. We do not know the details of the new rates. The increase must have been fairly great, judging by the provisions for anticipated profits, which were raised 220 percent over 1948 (17). The financial equilibrium is therefore henceforth re-established.

Finally, important measures have been taken to assure effective loading and to observe its maintenance en route (Decree of the Council of Ministers USSR of 15 August 1948) (18). Control of passengers has been enforced as well. During three quarters of 1948 765,000 cases of traveling without tickets were established. The extent of this fraudulent traffic is connected with the fact that on certain lines tickets are sold on the train (900 stations do not have windows for selling tickets).

II. ROAD TRANSPORT

It might be expected that Soviet administrators would try, as certain new countries have, to compensate for the shortcomings of railroad development by an increase in road traffic; Soviet automobile production could well satisfy such a policy. If this policy has not been tried, it is because (1) long-haul traffic, which constitutes a majority of the transport in the USSR, would be too burdensome by road and (2) the present capacity of the Soviet road network limits the extension of automobile traffic.

A. Roads

We do not know the present length of the Soviet network, which was diminished by 91,000 kilometers of hard-surface road by the war. The Five-Year Plan, which provides for reconstruction of the destroyed roads, fixes in addition the amount of new hard-surface roads to be built by 1950 at 11,500 kilometers. More recently, a 3-year plan (1948 - 1950) was worked out to utilize more effectively the country's road equipment. The details of this plan have not been published. (19).

In the RSFSR the works planned for 1948 included 9,500 kilometers of roads to be restored (7,800 kilometers in 1947) and 2,700 kilometers of new roads (1,700 kilometers in 1947), of which 1,000 kilometers are hard-surface roads. The funds appropriated for these projects amounted to 960 million rubles, of a total budget of 49,182,000,000 rubles (20). In 1949, the amount of works to be executed should be the same; as of 15 June, 4,250 kilometers have been entirely restored in the RSFSR.

CONFIDENTIAL

- 5 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

The organizations charged with the execution of road works are (1) on the national level: the Main Roads Administration of the Ministry of Internal Affairs USSR and, for equipment, the Ministry of Construction and Road-Machine Building USSR, and (2) on the republic level: a main roads administration of the council of ministers of the republic controls the supplying of materials and recruiting of labor.

In addition, in the last few years permanent MDS (mashino-dorozhnaya stantsiya, machine road station), which concentrate, in the manner of the MTS in agriculture, construction machinery (21) (excavators, graders, etc.), have been organized. In the RSFSR, 66 MDS will be created by 1950.

The labor force, formed around bridge and road technicians, is made up essentially of kolkhoz workers. By the terms of a decree of 3 March 1936, which is still in force, each kolkhoz worker must furnish as payment in kind 6 days of labor per year for road maintenance. Certain kolkhozes organize permanent crews which fulfill the legal obligations for all kolkhoz workers. The kolkhoz must also furnish draft animals and ordinary tools. Penalties for failure to execute the payments are equivalent to double the value of the work not performed.

Since 1948, a decree of the Council of Ministers USSR has authorized, in addition, as payment in kind for road-construction work, the requisition of trucks of enterprises, sovkhozes, and MTS for a period not to exceed 4 days per year.

Industrial enterprises are charged with building the roads and sidewalks which connect their plants and workers' villages.

In large mining and industrial centers these operations are assigned to specialized trusts. Thus, in the Donets Basin the "Donbassdorogstroy" (Donets Basin Road Construction) Trust employs some 7,000 workers in road construction in Stalino, Voroshilovgrad, and Rostov oblasts. These trusts have plants using mining wastes for the production of tars and asphalts.

The pledged works involve, first, the rural network, since it is by the rural network that the collection of agricultural products is done. Each year, after the harvest, the kolkhoz roads are repaired. The agricultural programs in preparation for the harvest provide for repairs which will affect the movement of the harvest. The policy inaugurated in recent years of developing agricultural production has been accompanied by a noticeable resumption (22) of restoration of local roads, until now unsuited for modern traffic.

On the other hand, industrial production is much less dependent on the extension of road traffic; most enterprises are concentrated in the proximity of the railroad network. In industrial centers the road network is developed primarily to satisfy intraurban and interurban communications when the industrial and urban concentration is sufficient.

In the Donets Basin, 400 kilometers of asphalted roads were opened to traffic last year, in particular the Zugres-Snezhnoye-Voroshilovgrad-Krasnodar route, linking Stalino and Voroshilovgrad oblasts, and the main Stalino-Krasnoarmeysk-Dobropol'ye artery. A 70-kilometer line will link Nikopol' to the Zaporozh'ye-Dnepropetrovsk route.

In Moscow, work is being done on the surfacing of the central arteries and the avenues connecting the industrial sections in the periphery (23).

CONFIDENTIAL

- 6 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

In the eastern regions, the road network will be expanded to permit access to regions remote from railroad lines. Only the river network is now available to transport from these regions, and that only during the months of the year when it is navigable. During discussions on the budget, the deputies of the eastern regions stress the urgency of these difficulties. The administrators have just called at Irkutsk a special commission of the Academy of Sciences to solve these problems. The development of certain eastern mining basins (24) depends upon it.

B. Automobile Industry

The 66 plants subordinate to the Ministry of Automobile and Tractor Industry were to increase their 1948 production 50 percent over 1947. This program was completed.

Official declarations permit the supposition that the 1947 index corresponds to the prewar level of production. The index of 150 achieved last year should become 250 by the end of the Five-Year Plan, with the following production during 1950 (1):

	<u>Production Per Month</u>	<u>Yearly Total</u>
Light automobiles	5,475	65,600
Trucks	35,475	428,000

It is at the same time probable that the goals initially set for 1950 have been revised and increased. Production of the Moskvich light automobile alone is organized for a 1950 production rate of 40,000!

The Plant imeni Stalin in Moscow has undertaken serial production of the 3.5-ton ZIS-150 truck (25). Its affiliate in the Urals since 1948 has been producing the 2.5-ton GAZ-51 and the light Pobeda automobile.

C. Road Traffic

On the Union level, road transport is under the automobile trust of an economic ministry, and on the republic level, under the ministry of automobile transport of the particular republic. Thus, the automobile park of the Ministry of State Farms USSR forms "Soyuzsovkhoztrans" (All Union Office for Operation of Automobile Transport), and the automobile park of the Ministry of Nonferrous Metals, "Soyuzzolottrans" (All-Union Transport Office of the Gold and Platinum Industry) etc., whereas the Ministry of Automobile Transport RSFSR controls traffic of republic interest (urban transport, local truck traffic, etc.).

This structure makes difficult any over-all estimate of road traffic. Official statistics reveal only the transport activity of republic interest for each republic. We do not know, in particular, the extent of transport effected by "Soyuzzagottrans" of the Ministry of Agricultural Procurement USSR. We must be restricted to following the evolution of road traffic in the RSFSR:

	<u>1946 Tonnage</u>	<u>1947* Tonnage</u>	<u>1948* Tonnage</u>	<u>Year Increase (%) 1948</u>	<u>1949 Plan</u>
Freight	1,490,000	1,580,000	1,754,000	11	5
Passengers	1,422,000	1,934,000	2,630,250	22	11

* Estimates

CONFIDENTIAL

- 7 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

In the RSFSR the prewar level was reached in 1947 for freight and in 1948 for passengers. For the USSR as a whole, the present traffic can be estimated at double the 1940 figure.

D. Road Transport Policy

The policy followed in recent years in regard to road transport has consisted of (1) reducing operating costs and (2) determining precisely the categories of transport to be reserved to road transport.

Up to 1949, road rates in force did not correspond to real costs. In 1947, the planned rates for "Soyuzzagottrans" were 1.05 rubles per ton-kilometer; the net cost was slightly higher, 1.08 rubles. The cost of local traffic reached 3 to 5 rubles per ton-kilometer (rates paid by butter enterprises to kolkhoz workers who come to deliver their milk).

Operating costs were increased particularly by an excessive immobilization of the automobile park for maintenance and repairs. Thus, in 1947, the automobile park of the Ministry of Automobile Transport RSFSR was used to only 47.5 percent of its theoretical capacity; this figure indicates that one of every two machines was utilized effectively. In 1948, the automobile park was utilized more effectively than the general average of operations in the RSFSR indicates (a 3-ton truck is taken as a base vehicle):

	<u>1947</u>	<u>1948</u>
Average tonnage carried per truck	4,896	5,064
Average number of kilometers traveled per truck	84,817	87,817

In addition, a competition was initiated among drivers under the slogan "1,000 sic kilometers" (without repair). The most economical operating norms (26) achieved by Stakhanovites are publicized by the specialized press. Competitions to reduce gasoline consumption are also organized among drivers of the same types of vehicles.

This policy of economy permitted a reduction of about 12 percent last year in the net cost per ton-kilometer (27), a stage preliminary to a general revision of the rates.

The general revision of rates was completed on 1 January 1949. The new rate no longer makes any differentiation of price according to whether the vehicle is in motion or standing. Henceforth, the only basis for evaluation is the ton-kilometer, with two essential differentiations: according to the type of vehicle and according to the class of goods carried.

The vehicles are classed in three groups: (1) less than 2.5 tons; (2) up to 4 tons; and (3) over 4 tons.

For each of these groups the rate is progressive for each 50 kilometers.

Loads are divided into five classes according to the percentage of the load capacity of the vehicle utilized. If the vehicle is loaded to capacity, the goods are put in the first category; for a capacity utilization of 80 percent, the goods are put in the second category, etc. For certain commodities, such as wheat, vegetables, and construction materials, a reduction of 10 percent is made on the rate for their class.

CONFIDENTIAL

- 8 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL
CONFIDENTIAL

50X1-HUM

The client can benefit from a reduction of 10 to 12 kopeks, according to the tonnage of the vehicle, for each minute saved from the planned time for loading and unloading. In return, there is a penalty of 55 to 65 kopeks for each minute in excess of the loading and unloading times.

The new rates provide, in addition, for a standardization of the automobile park, giving preference to the GAZ-51, the ZIS-150, and the YaAZ-200, which are considered the most economical for their capacity.

There are also considerations of economy, which are the origin of measures to reduce empty runs. Before the war 50 percent of road transport was effected in loaded vehicles, i.e., almost all of the vehicles operated empty either on the out or return trips. In 1940 an attempt was made to reduce empty runs in the Moscow region by controlling all traffic by a centralized administration which grouped some 100,000 vehicles and trucks.

Henceforth, on the republic level and regardless of which administration or enterprise the vehicle is under, "Avtotek" (Automobile Technical Operation Office) must be advised of the departure of an empty vehicle 4 hours in advance. This centralization of information enables traffic to be controlled. In the RSFSR, the network of automobile technical operation offices includes 700 stations and 80 marshaling centers controlling 200 large arteries.

The rates for using transport facilities in the empty condition are 50 percent less than the ordinary scale, and the driver receives a complement in salary. One third of the revenue from these operations is appropriated for the extension of the network of stations.

Police are authorized to commandeer all empty runs; the driver who refuses a load can be suspended.

The first effects of this policy were that from 1940 to 1947 (August) there was an additional traffic of 82,650,000 ton-kilometers (supposing according to the norms in force a fuel saving of 14,000 tons), representing a revenue of 126 million rubles. Of this sum, 64 million rubles went to automobile enterprises and 26 million rubles were returned to the state. To develop this policy further, it would be necessary to increase the capacity of the road warehouses.

In addition, it was decided to give priority for short-haul traffic to automobile transport (28). Many production plans and collective contracts have determined, since 1948, that short hauls should be done by road.

This is why road traffic is at present concentrated in the service of (1) urban communications: there are 1,200 urban and interurban bus lines covering 40,000 kilometers (in the RSFSR) and urban freight transport services in 267 towns; and (2) regional transport: in Moscow Oblast automobile convoys collect about 30 percent of the supplies for the capital within a radius of 100 kilometers.

This year, the sale of automobiles to private individuals has posed problems of organization such as repairs, selling of parts, and parking of private vehicles. At present, the urban automobile trusts are charged with repair of private automobiles. Parking has been authorized in building courtyards pending the construction of garages.

CONFIDENTIAL

- 9 -

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

NOTES

1. A train takes an average of 15-18 days to go from Stalinsk to Moscow in summer, and 30-35 days in winter (Pravda, 27 Jan 49).
2. Gudok, 21 Nov and 20 Oct 48.
3. Gudok, 20 Oct and 26 Jun 48.
4. Planovoye Khozyaystvo, No 5, 1949.
5. Pravda, 13 Oct 48.
6. Gudok, 16 Oct and 29 Sep 48.
7. Gudok, 21 May 48.
8. Gudok, 21 Nov 48.
9. Gudok, 21 Nov 48.
10. Gudok, 21 Nov 48.
11. Leaves Moscow (Yaroslavl' station) Mondays and Thursdays.
12. One dining car, 2 international sleeping cars, 2 cars with sleeping berths, 6 ordinary cars; total weight, 770 tons.
13. Gudok, 15 Sep 48.
14. Gudok, 30 Jun 48.
15. The textile industry pays 1,400 rubles to have a car of cotton carried 4,000 kilometers (Gudok, 17 Mar 48).
16. Gudok, 30 Jun 48.
17. In 1947 the income from passenger carrying was approximately 9.2 billion rubles.
18. Gudok, 17 Nov 48.
19. An exception is made for Moscow Oblast, where the national roads traversing the oblast will be repaired: 1,300 kilometers of oblast roads, 1,037 kilometers of rayon roads, and 2,500 kilometers of local roads (Pravda, 25 Dec 48).
20. The cost of one kilometer of road varies between 7,000 and 10,000 rubles (Pravda, 12 Mar 48).
21. The labor necessary to build one kilometer of road is estimated at 2,500 days. Mechanization permits reduction of this figure to 40 days (Pravda, 30 Jun 48).
22. In 1948 the volume of works effected in the RSFSR exceeded that of the previous year by 70 percent.
23. The Leningradskoye shosse, 4.7 kilometers long and 18 meters wide; ploshchad' Zubova; Bol'shaya Pirovskaya.

CONFIDENTIAL

- 10 -

CONFIDENTIAL

~~CONFIDENTIAL~~
CONFIDENTIAL

50X1-HUM

24. Chermkovo coal basin, Angara basin, Bodaybinsk basin 1,800 kilometers from Irkutsk, etc.

25. See specifications of this truck in Cahiers de l'Economie Sovietique, No 10, p 7.

26. Planned operating norms:

a. For gasoline: See Information Bulletin No 58, 1948, of Institut d'Etude de l'Economie Sovietique et de l'Economie Planifiee.

b. For tires: 32 x 6 and 6.5 - 20 for 25,000 kilometers

34 x 7 and 7.5 - 20 for 35,000 kilometers

c. For repairs: ZIS-5 after 50,000-80,000 kilometers (depending on the roads).

27. In May 1949, the net cost of one ton-kilometer was established at 78 kopeks in a large enterprise (4,480,000 rubles per year), with an operating account of 3,495,000 rubles, of which 599,000 rubles were for gasoline, 65,500 for oil, 764,000 for drivers, 292,300 for tires, 800,000 for repairs, 246,100 rubles for amortization of trucks, and 726,000 for general expenses.

28. It has been calculated that for hauls of an average of 23 kilometers, a more general use of automobile transports would permit a saving of 90,000 cars of freight a year for a traffic of 1.4 million tons.

- E N D -

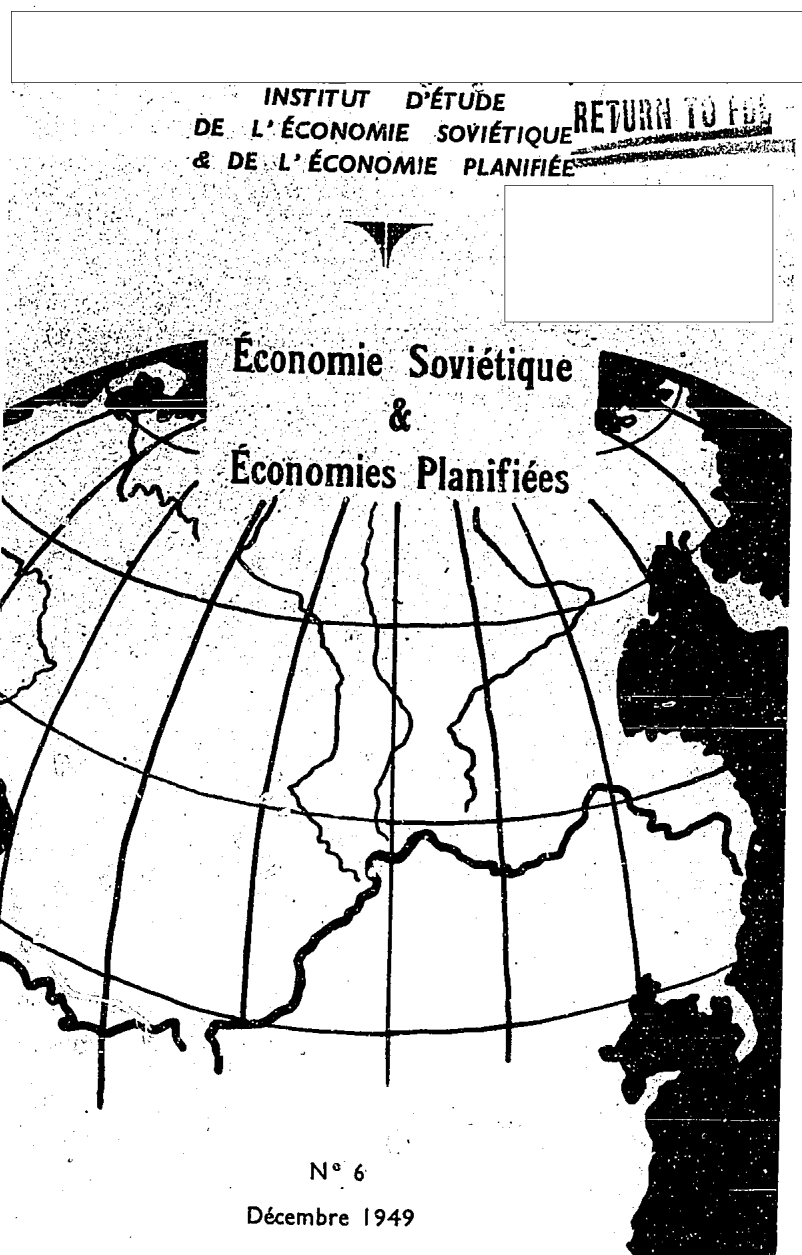
~~CONFIDENTIAL~~

- 11 -

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

Page Denied



50X1-HUM

50X1-HUM

50X1-HUM

50X1-HUM

**ECONOMIE SOVIÉTIQUE
et
ECONOMIES PLANIFIÉES**

Rédaction :

Institut d'Étude de l'Économie
Soviétique & de l'Économie Planifiée
1, Rue de la Banque, PARIS - 2.

Administration :

Publications Économiques & Sociales
2, Rue des Ciseaux, PARIS (8*)
C. C. P. Paris 6736 - 41

Abonnement Annuel France... 750 fr.
Étranger... 900 fr.

Le Numéro 90 fr.

Édité par les Publications
Économiques & Sociales
S.A.R.L. au capital de 50.000 fr.
R.G. Seine 320 313 b

tous droits réservés pour tous pays

Le Gérant: J. ROMEUF

50X1-HUM

SOMMAIRE

La Situation économique en U.R.S.S.

EVOLUTION GENERALE

A la fin de 1949

p. 3

TRANSPORTS

ferroviaires
routiers

p. 8

COMMERCE EXTERIEUR

La politique soviétique
en Allemagne et en Autriche
en Orient et en Extrême Orient

p. 23

50X1-HUM

Les

PUBLICATIONS ECONOMIQUES ET SOCIALES

viennent de prendre l'intéressante initiative de publier un

ANNUAIRE BIOGRAPHIQUE du Monde Economique et Social

Cet annuaire sera constitué et mis à jour au moyen de fascicules bimestriels.

L'abonnement à ces fascicules a été fixé pour l'année 1950 à

900 francs pour la France
1.100 francs pour l'étranger

Estimant que cet annuaire présente un grand intérêt pour les abonnés à l'OBSERVATION ECONOMIQUE, il a été prévu un abonnement combiné à l'OBSERVATION ECONOMIQUE et à l'ANNUAIRE BIOGRAPHIQUE dont le montant est fixé à :

2.000 francs pour la France
2.500 francs pour l'étranger

Les abonnés à l'OBSERVATION ECONOMIQUE qui ont déjà procédé au renouvellement de leur abonnement pour 1950 et désiraient bénéficier de cet abonnement combiné le peuvent adresser simplement aux P.E.S. la différence entre le montant de cet abonnement et ce qu'ils ont déjà versé.

Le premier fascicule paraîtra courant Février 1950

50X1-HUM

- 3

EVOLUTION GENERALE de l'Economie Soviétique à la fin de 1949.

L'économie soviétique a franchi, au cours de ces dernières années, plusieurs étapes décisives. En 1946 et en 1947, toute l'activité a été réservée à la reconstruction et à la reconversion. L'essentiel était alors de remettre en marche les secteurs de base : transports, énergie, industrie des moyens de production, de manière à permettre un retour rapide au niveau de production d'avant guerre. Les considérations de rentabilité et de prix de revient étaient écartées, la pression inflationniste née de la pénurie était néanmoins freinée par le régime des prix et les ponctions budgétaires (fiscalité et emprunt).

Cette politique de production à tout prix s'est révélée dans ses résultats conforme à ses objectifs puisqu'en 1948 le niveau d'avant guerre était atteint, avec une avance de 10% sur 1940. Les industries de base avaient donc accru leur production en moyenne de 50 % en trois ans, tandis que les industries de biens de consommation doublaient leur production. Les indices de la production s'établissent comme suit (1945=100)

	1948		1948
Fonte	156	Cotonnades	193
Acier	152	Lainages	221
Laminés	166	Chaussures de cuir	220
Houille	140	Graines animales	259
Pétrole	151	" végétales	196
Electricité	147	Sucre	357

L'amélioration sensible de la production des biens de consommation a permis de stabiliser en 1948 le mouvement des prix, tout en résorbant par l'échange des billets les liquidités inflationnistes.

L'année 1949 marque un tournant important caractérisé :
1°) par l'achèvement de la reconstruction des territoires dévastés,
2°) par une expansion remarquable de la production.

50X1-HUM

- 4

C'est en Septembre 1949 que la production industrielle des régions sinistrées retrouve son niveau de 1940, tandis qu'en 1949 la moyenne générale de la production pour l'ensemble de l'U.R.S.S. atteint l'indice 150 (1940 = 100).

Le plan quinquennal prévoyait pour 1950 un indice d'accroissement de la production de 1948 par rapport à 1940; les résultats devaient-ils d'ici l'année les objectifs prévus ?

Les soviétiques ne l'annoncent pas encore pour l'ensemble de la production. Ils se bornent à indiquer qu'un grand nombre d'entreprises réalisent déjà la production prévue pour 1950. En fait, il convient de distinguer les secteurs en expansion qui dépassent largement leurs objectifs et les secteurs retardataires qui freinent la progression.

Ainsi, pour le charbon, on escomptait obtenir pour décembre 1949 le volume prévu pour 1950 (1). De même l'industrie métallurgique travaille dès maintenant à un rythme dépassant les objectifs de 1950. La production de machines outils et d'automobiles enregistre des succès identiques. Rappelons, toutefois, que les objectifs fixés n'impliquaient pas pour tous les secteurs un accroissement moyen de 50 % par rapport à 1940, l'industrie métallurgique ne devait, par exemple, réaliser qu'une progression de 34 %.

En revanche, il ne semble pas que la production agricole soit sur le point d'atteindre l'indice 127 prévu par le plan pour 1950.

La production céréalière qui atteignait presque le niveau d'avant guerre en 1948 avec une récolte de 7 milliards de pounds, dépasse cette année ce niveau. Aucune précision n'est donnée sur l'importance exacte de cette récolte. On sait également que la production de coton, de lin, de chanvre et de betterave a été améliorée. Ces productions étaient jusqu'ici retardataires. Nous avons vu (2) que le plan agricole 1949 visait à redresser la situation.

L'amélioration de la production céréalière explique l'accroissement du cheptel porcin (76 % sur 1948). La production animale, qui s'est reconstituée jusqu'ici avec lenteur, s'est accrue de 20 % en moyenne cette année. Toutefois, on limite les abattages (les ventes de viande ne se sont accrues que de 2 %) pour permettre la reconstitution du cheptel reproducteur.

Dans le secteur industriel, l'industrie forestière, les

1) Pravda 28-8-49

2) E.S.E.P. n° 3 p. 12

50X1-HUM

- 5

industries de la pêche, les grands travaux de construction ne se développent pas encore en proportion des objectifs de 1950.

Dans l'ensemble, les résultats obtenus légitiment l'optimisme des dirigeants soviétiques (3) Ils recueillent aujourd'hui les fruits d'une politique de progrès technique qui s'est manifestée en particulier par des importations massives d'outillage et de matériel étranger d'avant garde, sans compter toutes les mesures prises en U.R.S.S. pour développer la recherche et rationaliser la production.

Les soviétiques reconnaissent que le progrès technique a permis de remanier les plans initiaux en relevant les normes et en réduisant les coûts d'exploitation (4)

L'expansion de la production a réagi à son tour sur la conjoncture financière. La compression des prix de revient a permis au début de l'année de stabiliser les prix industriels. Désormais, le mouvement des prix doit s'inverser à la baisse. Plusieurs baisses sur les produits manufacturés ont pu être décrétées cette année. D'autre part, la stabilisation des prix industriels a déchargé le budget d'une part importante de subvention.

C'est encore le progrès technique qui est, le plus souvent à l'origine des insuffisances que nous avons signalées. Les secteurs retardataires sont également ceux où le progrès technique n'a pu être aussi rapide : agriculture, transports (en raison des chargements et déchargements) bâtiment, forêts, pêche.

En conséquence, le niveau de vie de la population a retrouvé les normes d'avant guerre, sans que l'accroissement par rapport à 1940 soit très important car, justement, le secteur agricole limite toute progression. De même, la plupart des produits manufacturés de consommation dépendent de l'agriculture : plantes textiles, laine, matières grasses, savon. Les indices de vente du dernier trimestre sont en accroissement de 18 % sur 1948. Les pourcentages de vente des produits manufacturés révèlent à la fois une amélioration des stocks et une compression antérieure des besoins :

	1949 (1948=100)
indice général des ventes	118
" produits manufacturés	123
laine	171
chaussures de cuir	131
saumon	150

3) voir notamment le discours de Malenkov à l'occasion du 32^e anniversaire de la révolution d'octobre

4) statistique générale du 3^e trim. 1949 Direction générale de la Statistique de l'U.R.S.S.

- 6

50X1-HUM,

Cependant, par rapport à 1940, des habitudes de consommation nouvelles se sont créées qui indiquent une élévation du niveau culturel et social. Ainsi, les ventes de vélos et de récepteurs radio sont en augmentation de 70 % cette année.

En ce qui concerne l'habitat, les réalisations des trois dernières années et de 9 mois de 1949 sont respectivement de 61 millions de m² de superficie habitable dans les villes et les cités ouvrières et de 2 millions de maisons rurales. Le plan quinquennal fixait à 91.600 m² la superficie à bâtir pour 1950 dans le secteur urbain et à 3.400 maisons dans le secteur rural. Les dirigeants s'efforcent d'accélérer le rythme de la construction, sans quoi on ne peut guère espérer une amélioration du logement en U.R.S.S.

La mécanisation du travail agricole et des secteurs déficitaires (bois, chargement et déchargement) doit permettre de coordonner les rythmes de l'activité.

Déjà cette année 150.000 tracteurs (1) (unité de 15 CV) et 29.000 combinés ont été livrés à l'agriculture, ce qui a permis une extension considérable des emblavures (1.600.000 hectares de céréales, 400.000 hectares de pommes de terre, 200.000 hectares de coton, etc...). On assiste également à une adaptation au travail agricole des systèmes d'organisation en usage dans l'industrie (salaires agricoles au rendement, organisation des équipes kolkhoziennes, etc...) qui vont certainement modifier les modes de vie ruraux et atténuer l'opposition ville-campagne.

Parallèlement, les dirigeants soviétiques poursuivent une politique d'équipement qui doit permettre à l'Union Soviétique de réaliser la progression prévue pour les quinquennats prochains. Les grands travaux se concentrent actuellement dans les secteurs suivants :

	1949
	(1948 = 100)
électricité	140
métallurgie	123
transport	129
habitat	129
industrie légère	113

Tout cela implique également une politique de recrutement et de formation de la main d'oeuvre. Cette année 1.400.000 nouveaux travailleurs sur 2 millions ont été dirigés sur l'industrie. Les écoles professionnelles des usines semblent avoir

1) la production prévue en 1950 était fixée à 112.000 tracteurs de 15 CV

50X1-HUM

- 7

pris en charge la moitié du contingent, tandis que les instituts techniques ont fourni 450.000 techniciens et ingénieurs.

Bien des incertitudes subsistent quant à l'activité économique en raison de l'absence systématique d'informations dans certains domaines (le pétrole, en particulier), quant à l'orientation générale aussi, en raison de l'influence de la conjoncture politique sur cette orientation.

La tension actuelle n'est certainement pas favorable à une expansion des productions civiles et c'est sans doute un argument pour les soviétiques comme pour les autres peuples de désirer la paix.

TRANSPORTS

*Soviet
pure press*1 - les transports ferroviaires

Jusqu'ici les transports ferroviaires n'avaient pas suivi le rythme d'accroissement de la production industrielle. Ce n'est qu'au cours du second semestre 1949 qu'on constate une concordance des moyennes d'accroissement du trafic et de la production. La capacité transitaire du réseau ferroviaire constitue malgré tout, et principalement en hiver, un goulot d'étranglement important pour toute l'économie soviétique.

La cause de ce retard se ramène aux facteurs suivants :

- 1°) la lenteur des travaux de reconstruction et de développement du réseau,
- 2°) la trop longue durée de rotation du matériel,
- 3°) la mécanisation insuffisante des gros travaux qui réagit aussi bien sur le rythme des constructions (terrassament) que sur le trafic (chargement et déchargement)

I - la reconstruction et l'extension du réseau

La reconstruction affecte en premier lieu la région du Donbass où toute sa superstructure avait été détruite par les allemands.

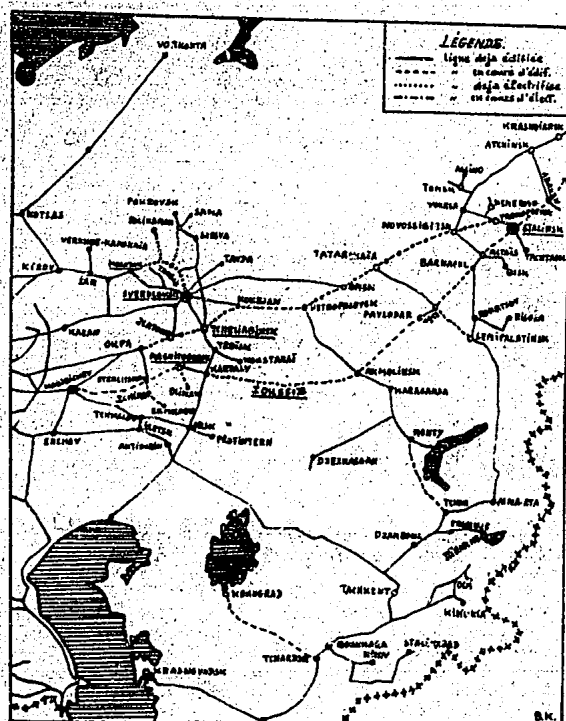
La lenteur des travaux tient à l'insuffisance des rails et de la pierre pour préparer le ballast (2) Or, c'est le rythme de la préparation du ballast qui détermine celui de la pose des rails, car celle-ci s'effectue mécaniquement (la machine Pavlov pose 4 km de rails par jour).

Le degré de mécanisation des travaux de terrassament est inégal. Dans le Donbass, le terrassament est mécanisé à 23,4% la pose de la voie à 16,2 %, sur la ligne Pavlovar-Akmolinak, au contraire le parc mécanique assure 90 % des terrassements et 75 % de la pose des rails (3). Au total, le plan des tra-

- 1) Un convoi met en moyenne 15/18 jrs pour aller de Stalinsk à Moscou en été, 30/35 jrs en hiver (Pravda 27-1-49)
- 2) Goudok (=G) 21-II-48 et 20-IO-48
- 3) G. 20-IO-48 et 26-6-48

50X1-HUM

- 9



Le réseau ferroviaire de Sibérie occidentale

50X1-HUM

- 10

vauz incombent aux excavateurs n'a pas été réalisé.

L'actif des réalisations est cependant important si, on en juge par l'état des travaux au cours de ces derniers mois. Cet aperçu ne prétend, d'ailleurs pas être complet car les informations à ce sujet deviennent de plus en plus rares. Signa-
lons, toutefois :

1) Electrification

- a) achèvement des lignes :
- KRASNOE-SERO-GATCHINA (réunit Gatchine à Leningrad)
 - BOLCHEVO-FRIAZINO, 20 k (banlieue de Moscou, ligne de Iaroslavl)
 - DOLGINTSEVO-NIKOPOL (ligne de Zapordje)
 - TCHELLABINSK-ZLATOUOST (tronçon de la ligne Oufa-Novossibirsk)
 - BOGOSLOVSK-NADEJINSK (ligne de Sverdlovsk)
 - SAMTREDIA-KALA : 13,6 k (réunit Bakou aux cités pétrolières de la presqu'île d'Apcheron)
 - SAMTREDIA-POTI (ligne de Transcaucasie)
 - RIONI-TKVIBOULI (réunit Koutafasi à Tkviouli centre minier de montagne)
- b) travaux sur les lignes :
- OMSK-TATARSKAIA (Transibérien)
 - TCHOULYMSKAIA-MAROUCHINO (transibérien) : 13 sous stations électriques en cours
 - SANAINO-LENINAKAN : 110 k (ligne de montagne reliant Erevan à Thilissi)
 - KALA-MARDAKIANY-BOUZOVNY (presqu'île d'Apcheron)
 - électrification de la banlieue de Kiev (Kiev-Boiarka-; Kiev-Fastova; Kiev-Darnitza).

2) Doublement de la voie

- a) achevé sur les lignes :
- SLAVIANSK-LOZOZAIA : 90 k
 - MEREFY-SLAVIANSK (en 1947 sur Moscou-Merefy)
 - LISKI-POVOTINO (Donbass)
 - DEBALTSOVO-KOUPIANSK (en 1947 sur Debaltsovo-Popasnai)

- b) travaux sur la ligne :
- SVERDLOVSK-PODVOLCHNAIA : 38 k

3) Voies nouvelles (voir carte ci-contre)

Si on fait exception de la ligne KRASDONAR-TIKHORETSK reconstruite l'année passée, toutes les voies nouvelles en cours d'édification sont concentrées en Sibirie occidentale.

La plus importante de toutes est le IOUJSIB pour lequel

50X1-HUM

- II

des travaux sont en cours sur les tronçons suivants :

MAGNITOGORSK-KOUIBICHEV : étude du tracé qui desservira le centre-zénier de Zigazinsk et par une voie de rocade de 26 k, la ville de Beloretsk

ICHIMBAI-ERMOLAEVO (93 k) : 40 k de rails sont posés de Ichimbai à Ivanovki

ALTAISK-LA-ARTYCHTA (province de Kemerov) : défrichements dans la région de Salairsk

AKMOLINSK-PAVLODAR (195 k) : en partant d'Akmolinsk la voie atteint la rivière Nouraly et atteindra en fin d'année Erementaou; sur Pavlodar, la voie cherche à joindre le bassin houiller de Ekibastouzkovo

En Asie centrale, 70.000 kolkhoziens étaient occupés à la construction de la ligne Tchardjoi-Koungrad qui s'étend déjà sur 131 km desservant les stations de "Tchardjoi n° 1", Molovskaja et Deinaou. Sur le Mointy-Tchou la voie est posée sur 65 k à partir de Tchou atteignant Kara-Janguil et sur 35 k à compter de Mointy, atteignant Kiakhty. Cette ligne de 450 k doit réduire de 2.500 km le trajet actuel des charbons de Karaganda à destination du Turkestan.

II - L'exploitation

a) le trafic marchandises

La moyenne journalière des wagons chargés a atteint en 1948 son niveau d'avant guerre (1) Les chargements moyens journaliers de charbon, de coke, et de pétrole dépassent sensiblement ce niveau. (2). D'autre part, si on pouvait isoler l'activité du seul réseau de l'Oural et de la Sibérie, on arriverait à un indice beaucoup supérieur.

Les difficultés actuelles résident en premier lieu dans la pénurie des wagons et plus spécialement de wagons-citernes et de wagons couverts. On constate que les inexécutions des programmes de chargement affectent en premier lieu les denrées qui doivent être transportées sur wagons couverts (céréales, sel, ciment) ou citernes (pétrole).

Ces insuffisances entraînent de grands déplacements de matériel au moment des pointes saisonnières. Aussi pour assurer l'enlèvement de la récolte dans les régions méridionales,

1) Pl. Kh. n° 5 1949

2) Pravda 13-10-48

50X1-HUM

- 12

on a dû faire venir une grande partie des wagons couverts des lignes d'Extrême Orient et de Sibirie. A cette époque, on évaluait à 2.500 wagons couverts le déficit à combler.

Cette situation doit s'améliorer prochainement par la reprise d'activité des usines de construction de matériel ferroviaire. D'ici là on développe surtout les remises en état de matériel usagé.

Le pare des locomotives, au contraire, paraît être à la mesure des besoins. Jusqu'ici ce sont les machinistes qui ont manqué, ce qui a eu pour effet d'accroître très sensiblement la durée de travail dans cette branche. La durée de travail atteignait 12 heures par jour dans certaines régions (1). L'amélioration du recrutement a permis de réduire, par rapport à 1946, de 50 heures la moyenne mensuelle de travail du corps des machinistes. Actuellement, les écoles spécialisées forment un contingent de 12.000 machinistes et de 22.000 aides-machinistes.

Le second facteur qui freine le développement du trafic marchandises est la trop longue durée de rotation du matériel. Sur les 55 lignes du réseau soviétique, une vingtaine seulement obtiennent une durée de rotation égale ou supérieure à celle de 1940.

Pour remédier à ces difficultés, les soviétiques organisent des convois groupés pour une destination unique ("marchandisatals") et augmentent la moyenne de chargement des trains. Déjà en 1948, la moyenne journalière pour l'ensemble du réseau soviétique dépassait de 41.000 "train-kilomètres" le niveau de 1947 et de 287.000 "train-kilomètres" celui de 1940 (2).

Dans certains centres de triage, sur la ligne de Moscou-Dnébass, les chargements s'effectuent de nuit (3), ce qui permet de doubler les possibilités du trafic.

b) le trafic voyageurs

En fin d'année 1948, le trafic voyageurs exprimé en tonnes-kilométriques n'atteignait pas encore le niveau de 1940 (3) tandis qu'exprimé en "train-kilomètres" ce niveau était dépassé. Cela signifiait que les insuffisances du matériel entraî-

1) Goudok I6-10-48 et 29-9-48

2) Goudok 21-5-48

3) Goudok 21-11-48

50X1-HUM

- 13

nent un accroissement sensible du chargement moyen des trains de voyageurs. Actuellement, le trafic voyageur doit atteindre et dépasser le volume de 1940.

Ces résultats ont été obtenus malgré une réduction considérable du parc de wagons voyageurs. Le déficit a été comblé par 3.000 wagons de marchandises qui sont affectés en permanence au transport des voyageurs (1).

Mais, lors de la pointe estivale (juillet-août) on notait une insuffisance estimée à 35.000 wagons de voyageurs, qui a retardé le départ en vacances de près de 10.000 voyageurs. Le transibérien qui est actuellement doublé (1 rapide et 1 express) (2) devrait, disent les soviétiques être triplé pour satisfaire les besoins du trafic.

D'autre part, le mauvais état du ballast diminue la vitesse moyenne des trains de voyageurs. Le parcours entre Moscou et Tachkent s'effectue avec un retard de 28 heures sur la durée moyenne de 1940, entre Moscou et Novossibirsk. La durée du trajet est augmentée de 20 heures. Sur la banlieue de Moscou, la différence par rapport à l'avant guerre est en moyenne de 10 à 18 minutes.

En ce qui concerne la vitesse des trains, on constate des progrès réguliers. L'express du Transibérien (train n° 8) (3) qui effectue le trajet Moscou-Vladivostok en 227 heures réalise sur le rapide qui effectue le même parcours un gain de 22 heures.

Pour augmenter le temps d'utilisation du matériel, on se propose de fusionner certains parcours de voyageurs desservis jusqu'ici par des trains échelonnés. Ainsi, le trafic Moscou-Gorki-Kirov, Rostov-Bakou, Tbilissi, Minsk-Kharkov-Rostov, s'effectuera sans changement. Sur certaines lignes, comme Tbilissi-Poti, le temps d'utilisation du matériel (trafic de 22 H) est inférieur à son temps d'immobilisation (stationnement : 26 Heures)

c) les résultats financiers

En 1940, les chemins de fer soviétiques procuraient à l'état un revenu annuel de 5 milliards de roubles (4). En raison des difficultés du trafic et des nécessités de la reconstruction

1) Goudok 21-II-48

2) au départ de Moscou (gare de Iaroslav) le lundi et jeudi

3) 1 wagon restaurant, 2 wagons lits internationaux, 2 wagons couchettes, 6 wagons ordinaires; tonnage total: 770 tonnes

4) Goudok 15-9-48

- 14

50X1-HUM

tion, le bilan financier a été déficitaire jusqu'en 1948.

A cette époque le coût d'exploitation de l'ensemble du réseau soviétique était de 3 millions de roubles par heure (1).

L'écart existant entre le prix de revient et le tarif commercial (2) de la tonne kilométrique était pour l'ensemble du réseau de l'ordre de 5,6 % (3) avec un maximum de 11,2 % sur la ligne du Donetz Nord.

Depuis le 1^{er} janvier 1949, un nouveau tarif est entré en vigueur tenant compte des coûts d'exploitation. Nous ne connaissons pas le détail de ces nouveaux tarifs. L'élévation a dû être assez forte si on en juge par les prévisions de bénéfices escomptés et qui sont en hausse de 220 % sur 1948 (4). L'équilibre financier est donc désormais rétabli.

Enfin, d'importantes mesures ont été prises pour contrôler le tonnage effectif des changements et pour veiller à sa conservation en cours de route (décret du conseil des ministres de l'U.R.S.S. du 15-8-48) (5). Le contrôle des voyageurs a été également renforcé. Au cours de 3 trimestres 1948, 765.000 cas de voyage sans titre de transport ont été constatés. L'importance de ce trafic frauduleux est en liaison avec le fait que sur certaines lignes la vente de billets s'effectue dans le train (500 stations ne disposent pas de guichets pour la vente de billets).

1) Goudok 30-6-48

2) l'industrie textile paye 1.400 roubles pour un transport d'un wagon de coton sur 4.000 K Goudok 17-3-48

3) Goudok 30-6-48

4) en 1947 le chiffre d'affaires réalisé au titre des transports de voyageurs était de l'ordre de 9.200 millions de roubles

5) Goudok 17-II-48

LES TRANSPORTS ROUTIERS

On pourrait penser que les dirigeants soviétiques ont cherché, à l'exemple de certains pays neufs, à compenser les insuffisances du développement ferroviaire par un accroissement du trafic routier; la production automobile soviétique serait bien en mesure de répondre à une telle politique. Si elle n'a pas été tentée, c'est que 1° le trafic à grande distance, qui constitue la majorité des transports en U.R.S.S. dévient trop onéreux par route; 2° la capacité actuelle du réseau routier soviétique limite l'extension du trafic automobile.

I - Les routes

Nous ne connaissons pas la longueur actuelle du réseau soviétique qui s'est trouvé diminuée par la guerre de 91.000 kilomètres de routes en revêtement dur. Le plan quinquennal qui prévoit la réfection des routes détruites fixe en outre à 11.500 km l'importance des nouvelles chaussées en revêtement dur à édifier d'ici 1950. Plus récemment, un plan triennal 1948-1950 a été élaboré pour activer l'équipement routier du pays. Les détails de ce plan n'ont pas été publiés. (1)

En R.S.F.S.R. les travaux prévus pour 1948 portaient sur 9.500 km de routes à remettre en état (7.800 km en 1947) et 2.700 km de voies nouvelles (1.770 km en 1947) dont 1.000 km en revêtement dur. Les crédits affectés à leur réalisation s'élevaient à 960 millions de roubles pour un budget général de 49.182 millions de roubles (2). En 1949, la tranche des travaux à exécuter devait être d'une importance égale, au 15 Juin dernier 4.250 km étaient entièrement remis en état dans cette république.

(1) exception faite pour la province de Moscou où on remettra en état les routes nationales traversant la province, 1.300 km de routes provinciales, 1.037 km de routes régionales et 2.500 km de routes locales (Pravda 25-12-48)

(2) le prix du km de route varie entre 7.000 et 10.000 roubles (Pravda 12-3-48)

- 16

50X1-HUM

Les organes chargés de la réalisation des travaux routiers sont :

- 1°) à l'échelle nationale, la Direction générale des chaussées du Ministère de l'Intérieur de l'U.R.S.S. et - pour le matériel - le Ministère de l'Industrie de construction d'outillage pour les Ponts et Chaussées de l'U.R.S.S.
- 2°) à l'échelle des républiques, une Direction générale des routes près du Conseil des Ministres de la république règle les approvisionnements en matériaux et le recrutement de la main d'œuvre.

En outre, ces dernières années sont entrées en service des stations permanentes "M.D.S." (Machino-dozojnye-stantsii) qui concentrent, à la manière des M.T.S. en agriculture, le parc des engins de construction (1) : excavateurs, grèdes etc.... En R.S.F.S.R., 66 M.D.S. devaient être créés d'ici 1950.

La main d'œuvre, encadrée par des techniciens des ponts et chaussées est essentiellement constituée par la population des kolkhoz. Au terme du décret du 3-2-1936 toujours en vigueur, chaque kolkhozien doit fournir à titre de prestation en nature six jours de travail par an pour l'entretien des routes. Certains kolkhoz organisent des brigades permanentes qui s'acquittent des obligations légales pour l'ensemble des kolkhoziens. Le kolkhoz doit également fournir le bétail de trait et l'outillage ordinaire. Les pénalités pour non exécution des prestations sont équivalentes au double de la valeur des travaux non effectués.

Depuis 1948, un décret du Conseil des Ministres de l'URSS autorise en outre la réquisition à titre de prestation pour les travaux routiers, des camions des entreprises, sovkhoz et M.T.S. pour une durée qui ne doit pas excéder 4 jours par an.

Les entreprises industrielles sont chargées d'édifier les routes et trottoirs qui desservent leurs usines et leurs cités ouvrières.

Dans les grands centres industriels et miniers, ces travaux locaux sont confiés à des "trusts" spécialisés. Ainsi, dans le Donbass, le "Donbassdozostroi" occupe quelques 7.000 ouvriers employés à la construction routière dans les provinces de Stalino, Vorochilovgrad et Rostov. Ces trusts disposent d'usines utilisant les résidus miniers pour la production des goudrons et asphaltes.

(1) On estime à 2.500 jours de travail la force de main d'œuvre nécessaire à l'édification d'1 km. La mécanisation permet de réduire cette dépense à 40 jours. Pravda 30-6-49

Les travaux engagés affectent en premier lieu le réseau rural car c'est par lui que s'opère la collecte des produits agricoles. On assiste chaque année après les semailles à la remise en état des routes kolkhoziennes. Les programmes agricoles de préparation à la moisson prescrivent cette remise en état qui conditionne l'évacuation des récoltes. Dès lors, la politique de développement de la production agricole inaugurée ces dernières années s'est accompagnée d'une reprise sensible (1) de la restauration des routes locales jusqu'ici impropres à un trafic moderne.

En revanche, la production industrielle est beaucoup moins dépendante de l'extension du trafic routier; la plupart des entreprises étant concentrées à proximité du réseau ferroviaire. Dans les centres industriels le réseau routier se développe pour satisfaire surtout les liaisons intra-urbaines et interurbaines lorsque la concentration industrielle et urbaine est suffisante.

Dans le Dombass, 400 km de routes asphaltées étaient ouvertes au trafic l'an passé et en particulier la route Zouppress-Snejnco-Vorochilovgrad. Krasnodar, réunissant la province de Stalino et de Vorochilovgrad, et la grande artère Stalino-Krasnoarmeisk-Dobropole. Un tronçon de 70 km réunira Nikopol à la route de Zaporozj-Dnepropetrovsk.

A Moscou, on travaille au revêtement des artères centrales et des avenues reliant les quartiers industriels périphériques (2).

Dans les provinces orientales, le réseau routier devra s'étendre pour permettre la desserte des régions éloignées des lignes de chemin de fer. Jusqu'ici les transports de ces régions ne pouvant qu'utiliser le réseau fluvial pendant les mois de l'année où il est navigable. Lors des discussions du budget, les députés des provinces orientales soulignent l'urgence de ces difficultés. Les dirigeants viennent de réunir à Irkoutsk une commission spéciale de l'Académie des Sciences pour les résoudre. Le développement de certains bassins miniers orientaux (3) en dépend.

(1) En 1948, le volume des travaux réalisés en R.S.F.S.R. dépassait de 70 % celui de l'année précédente.

(2) Chaussée de Léningrad sur 4,7 km et 18 m de large, place Zoubov, grande Pirovskaja.

(3) Bassin houiller de Tcheremkhov, bassin d'Angary, bassin de Bodaibinsk à 1.600 km d'Irkoutsk, etc....

- 18

50X1-HUM

2 - L'industrie automobile

Les soixante-six usines dépendant du ministère de l'industrie automobile et des tracteurs devaient accroître leur production de 50 % en 1948 par rapport à 1947. Ce programme a été correctement réalisé.

Les déclarations officielles laissent supposer que l'indice de référence 1947 correspond au niveau de production d'avant guerre. L'indice 150 réalisé l'an dernier doit passer à 250 au terme du quinquennat, soit une production (1) :

	par mois	par an
voitures légères	5.475	65.600
camions	35.475	428.000

Il est toutefois probable que les objectifs initialement prévus pour 1950 ont été révisés et accrus, compte tenu des possibilités. Ainsi, la seule production des voitures légères "Moskvitch" est organisée pour une cadence de sortie de 40.000 voitures en 1950.

L'usine Staline de Moscou a entrepris la production en série du camion "ZIS 150" de 3,5 tonnes (1). Sa filiale de l'Oural se consacre depuis 1948 au "ZIS 5". L'usine de Gorki se spécialise dans la fabrication du "GAZ 51" de 2,5 tonnes et la voiture légère "Victoire".

3 - Le trafic routier

Les transports routiers relèvent soit, à l'échelle de l'Union, du Trust automobile d'un ministère économique soit, à l'échelle des républiques, du ministère des transports automobiles de la république intéressée. Ainsi, le parc automobile du ministère des sovkhoz de l'U.R.S.S. forme le "Coizov-sovkhoztrans", celui du ministère des métaux non ferreux le "Ciouzzolottrans", etc... tandis que le ministère des transports automobiles de la R.S.F.S.R. dirige le trafic d'intérêt républicain (transports urbains, camionnage d'intérêt local, etc...)

Cette structure rend difficile toute appréciation du trafic routier dans son ensemble. Les statistiques officielles ne nous révèlent pour chaque république, que l'activité des

(1) voir caractéristiques de ce camion dans les "Cahiers de l'Economie Soviétique" n° 10, p. 7

50X1-HUM

- 19

transports d'intérêt républicain. Nous ne connaissons pas notamment l'importance des transports effectués par le "Clouz-zagottrans" qui relève du ministère des approvisionnements de l'U.R.S.S. Nous devons nous borner à suivre l'évolution du trafic routier en R.S.F.S.R.

	1946	1947 (1)	1948 (1)	1948	1949
tonnage transporté				plan	accroissement annuel
marchandises	1.490.000t	1.580.000	1.754.000	II%	5 %
voyageurs	1.422.000t	1.934.000	2.630.250	22%	II%

(1) estimations

En R.S.F.S.R., le niveau d'avant guerre était atteint dès 1947 pour les marchandises et en 1948 pour les passagers. Pour l'ensemble de l'U.R.S.S., on peut estimer que le trafic actuel correspond au double de celui de 1940.

4 - La politique routière

La politique suivie au cours de ces dernières années par les dirigeants en matière de transports routiers a consisté

- 1° à réduire les coûts d'exploitation
- 2° à préciser les catégories de transports à réserver aux routiers.

Jusqu'en 1949, le tarif routier en vigueur ne correspondait pas au coût réel. En 1947, le tarif planifié au "Clouz-zagottrans" était de 1,05 rouble par t-km; le prix de revient effectif était légèrement supérieur : 1,08 rouble. Les coûts des trafics locaux atteignaient 3 à 5 roubles par t-km (tarif payé par les entreprises beurrières aux kolkhoziens qui viennent livrer leur lait).

Les frais d'exploitation étaient accrus en particulier par une immobilisation exagérée du parc automobile pour réparations et entretien. Ainsi, en 1947, le parc du ministère des transports de la R.S.F.S.R. n'a été en service que pour 47,5 % de ses possibilités théoriques, ce qui signifie qu'une voiture sur deux a été effectivement utilisée. En 1948, le parc a été utilisé plus intensivement ainsi qu'en témoigne l'accroissement de la moyenne générale de travail en R.S.F.S.R. (véhicule de base = camion de 3 tonnes)

../

- 20

50X1-HUM

moyenne de travail par camion	1947	1948
tonnage transporté	4.896 t	5.064
kilométrage réalisé	84.817 km	87.817

En outre, un mouvement d'émulation a été suscité chez les chauffeurs sous le slogan "les 1.000 kilomètres" (... sans remise en état). Les normes d'exploitation (1) les plus économiques réalisées par les stakhanovistes sont diffusées par la presse spécialisée. Des concours sont également organisés entre chauffeurs d'un même type de voitures pour réduire la consommation d'essence.

Cette politique d'économie a permis d'abaisser d'environ 12 % l'an dernier le prix de revient de la t-km (2) étape préalable d'une révision générale du tarif.

La révision générale du tarif a été réalisée au 1^{er} janvier 1949. Le nouveau tarif n'opère plus aucune différenciation de prix suivant que le véhicule est en marche ou en stationnement. Désormais, la seule base d'évaluation est la tonne kilométrique avec deux différenciations essentielles :

- 1°) suivant la catégorie de véhicule,
- 2°) suivant la classe de la marchandise transportée.

Les véhicules sont classés en 3 groupes :

au-dessous de 2,5 tonnes	(1 ^{er} groupe)
jusqu'à 4 tonnes	(2 ^e groupe)
au-dessus de 4 tonnes	(3 ^e groupe)

Pour chacun de ces groupes le tarif est progressif par tranches de 50 kilomètres.

(1) normes d'exploitation planifiées :

- a) pour l'essence: voir note d'information LEKSEP n° 58-1948
- b) pour les pneus 32x6 et 6,5-20 pour 25.000 km
34x7 et 7,5-20 pour 35.000 km
- c) pour les remises en état "ZIS 5" à partir de 50/80.000 km (suivant les routes)
- 2) en mai 1949 le prix de revient de la t-km s'établissait à 78 kopeks dans une grosse entreprise (4.480.000 km par an) avec un compte d'exploitation de 3.495.000 roubles dont 599.600 r (essence), 65.500 (huile), 764.000 (chauffeurs), 292.300 (pneus), 800.000 (réparations), 246.100 (amortissement des camions), 726.000 (frais généraux)

Les chargements se répartissent en 5 classes suivant le pourcentage d'encombrement du véhicule. Pour une utilisation totale du véhicule, la marchandise est classée dans la 1ère catégorie; pour une utilisation à 80 %, la marchandise est classée dans la 2ème catégorie, etc... Certaines marchandises comme le blé, les légumes et les matériaux de constructions bénéficient d'une réduction de 10 % sur le tarif de leur classe.

L'utilisateur peut bénéficier d'une réduction de 10 à 12 kopeks suivant le tonnage du véhicule pour chaque minute gagnée sur le temps planifié de chargement ou de déchargement. En revanche, chaque minute en sus est pénalisée de 55 à 65 kopeks.

Le nouveau tarif préconise, par ailleurs, une normalisation du parc automobile donnant la préférence au "GAZ 51" au "ZIS 150" et à l'"IAAZ 200" considérés comme les plus économiques, compte tenu de leur capacité.

Ce sont également des considérations d'économie qui sont à l'origine des mesures tendant à réduire les parcours à vide.

Avant guerre 50 % des transports routiers étaient effectués avec charge, c'est-à-dire que la presque totalité des voitures circulaient à vide à l'aller ou au retour. En 1940, on avait essayé de réduire les parcours à vide dans la région de Moscou en faisant contrôler tout le trafic par une administration centralisée groupant quelques 100.000 voitures et camions.

Désormais, à l'échelle de chaque république et quelle que soit l'administration ou l'entreprise dont dépend le véhicule, un bureau spécialisé "Avtotek" doit être averti du départ à vide d'un véhicule quatre heures à l'avance. La centralisation des offres permet de régulariser le trafic. En R.S.F.S.R., le réseau des Avtotek comprend 700 stations et 80 centres de triage contrôlant 200 artères à grand trafic routier.

Les tarifs d'utilisation des transports à vide sont de 50 % inférieurs au barème ordinaire, le chauffeur bénéficie d'un complément de salaire. Les revenus de cette exploitation sont affectés pour un tiers à l'extension du réseau des stations routières.

La police est habilitée à verbaliser tout parcours de voiture à vide; le chauffeur qui refuse un transport peut être suspendu.

50X1-HUM

- 22

Les premiers effets de cette politique font apparaître pour la période 1940-1947 (soit) un trafic supplémentaire de 82.650.000 tonnes-kilométriques (soit d'après les normes en vigueur une économie de carburant de 14.000 tonnes) représentant un revenu de 126 millions de roubles. Sur ce montant, 64 millions ont été versés aux entreprises automobiles et 26 millions sont rentrés dans les caisses de l'état. Pour développer cette politique, il faudrait pouvoir accroître la capacité des entrepôts routiers.

D'autre part, il a été décidé d'accorder la priorité à l'automobile pour les parcours à petite distance (1). De nombreux plans de production et contrats collectifs précisent, depuis 1948, que les transports à courte distance devront s'effectuer par route.

C'est pourquoi le trafic routier se concentre actuellement dans la desserte :

- 1°) des communications urbaines : on compte 1.200 lignes d'autobus urbains et interurbains exploitant 40.000 km (en R.S.F.S.R.) et des services urbains de transport de marchandises dans 267 villes;
- 2°) des transports régionaux : ainsi dans la province de Moscou des convois automobiles effectuent la collecte d'environ 30 % des approvisionnements de la capitale dans un rayon de 100 km.

Depuis cette année, la mise en vente d'automobiles aux particuliers pose des problèmes d'organisation : remise en état, vente des pièces détachées, stationnement des véhicules privés. Actuellement, les trusts automobiles urbains se chargent des réparations privées. Le stationnement a été autorisé dans la cour des immeubles en attendant la construction de garages.

(1) On a calculé que pour les trajets moyens de 23 km une généralisation des transports automobiles permettrait d'économiser 90.000 wagons de marchandises par an pour un trafic de 1,4 million de tonnes.

50X1-HUM

- 23

RELATIONS EXTERIEURES

1 - L'organisation du commerce extérieur soviétique.

au début de l'année 1949, M. MENCHIKOV a remplacé MIKOIAN à la tête du ministère du commerce extérieur. A la même époque une réforme d'ensemble de l'organisation du commerce extérieur a eu lieu. Presque toutes les Unions d'importations et d'exportations - elles constituent l'armature de cette administration - ont bénéficié d'une refonte de leurs statuts et de leurs compétences. Voici quelle est actuellement la structure de cette organisation :

Dénomination	Capital	Sphère d'importation et d'exportation
Exportless	58 millions	Bois
Soiounzftexport	35 "	Pétrole
Soiounzpromexport	22 "	Produits industriels
Exportlen	20 "	Lin-Coton-Laine
Raznoimport	20 "	Caoutchouc-métaux - non ferreux-chimie-bétail
Soiounzpouchnina	15 "	Fourrures
Mejdounarodnala-Kniga	15 "	Livres-Presses
Razno export	14 "	Tabac-médicaments-graisses-cuir-matériaux
Exportkhléb	6,5 "	Céréales
Machino import	5 "	Matériel ferroviaire, minier-transport
Promcyr import	5 "	Métaux ferreux
Stanko import	5 "	Machines outils
Tekhnopromimport	5 "	Outils industriels et de laboratoire-app. électriques
Tekhno export	4,5 "	Autos-tracteurs-électrotechnie

Les Unions spécialisées pour les questions de commerce

(Izvechtrens à Léninegrad et Sovfracht) ainsi que les Unions commerciales pour les pays d'Orient (Dalintorg, Sovsinjtorz, Sovmongoltorg-Iran Soutorg) ont été maintenues sans modifications.

Par ailleurs, on constate une participation plus importante du commerce soviétique aux foires internationales dans tous les pays où l'U.R.S.S. cherche à étendre son influence: foire de Plovdiv, foire de Prague, foire de Budapest. A Bucarest, une exposition de l'industrie soviétique a été inaugurée le 15 Octobre. Dans ces différentes manifestations, l'Union Soviétique exporte du matériel lourd (raboteuses de 30 tonnes, excavateurs de 165 t) de l'outillage (textile) du matériel de bureau (machines à écrire) et d'optique (appareils de cinéma, de photographie, de topographie) des véhicules automobiles et des machines agricoles. Les organisations vinicoles de Géorgie présentent des vins de qualité.

Les produits exposés ne correspondent pas toujours à des disponibilités exportables (matériel lourd) mais ils familiarisent le public étranger avec les réalisations soviétiques. On veut aussi supplanter le prestige de "qualité" dont bénéficiaient, jusqu'à la dernière guerre, certaines productions allemandes (matériel de précision et d'optique).

2 - La politique commerciale

Nous avons dû négliger dans notre dernière rubrique certains aspects de la politique commerciale de l'Union Soviétique, en particulier ses rapports économiques avec l'Allemagne et l'Autriche, ainsi que les échanges avec les pays de l'Orient et de l'Extrême Orient. Nous nous proposons de les aborder aujourd'hui, pour reprendre dans notre prochaine situation semestrielle l'évolution générale des relations économiques de l'U.R.S.S.

A - les rapports économiques germano-soviétiques

La question des réparations est à la base des rapports économiques de l'Allemagne orientale avec l'Union Soviétique. Ces relations ne sont donc pas dictées par des considérations contractuelles basées sur l'échange réciproque, mais sur la position créancière d'une puissance victorieuse et occupante soucieuse de reconstituer son potentiel de production.

Les réparations allemandes ont fait l'objet d'un règlement provisoire entre les alliés réunis à Potsdam en Août 1945. Aux termes de cet accord, chacun des alliés est en droit de satisfaire sa demande de réparations sur sa propre zone: l'U.R.S.S. obtient en outre 15 % de la production et 10 % de

50X1-HUM

- 25

l'outillage à prélever dans les zones occidentales. Les prélèvements alliés se présentent donc sous une double forme :

- 1°) démantèlement et transfert d'outillage,
- 2°) réparations à valoir sur la production courante

1 - Les démontages d'usines.

Les démantèlements d'usines et leurs transferts en URSS ont été effectués surtout au début de l'occupation soviétique. Nous les avons signalés en leur temps (1). Actuellement, les démontages sont arrêtés et il est peu probable - comme tendent à l'accréditer certaines informations étrangères (2) - que les entreprises soviétiques instituées en Allemagne soient à leur tour transférées en U.R.S.S. car elles constituent l'armature économique de base de la République allemande orientale.

Quelle est la valeur de l'outillage ainsi transféré ?

Les informations de sources soviétiques ne donnent aucune indication à ce sujet. Dans les milieux anglais (3) on estime de 45 à 65 % (selon les secteurs) le pourcentage de la capacité industrielle de la zone soviétique ainsi transférée. De leur côté, les experts allemands de zone occidentale y mettent à 2,2 milliards de dollars 1938, la valeur de l'outillage sans compter 400 millions de dollars au titre des démontages de voies ferrées (environ 7.000 kilomètres). Ces évaluations sont - comme le reconnaissait M. BEVIN à la dernière conférence de Londres - invérifiables.

2 - Les livraisons au titre des réparations.

Les alliés ne se sont d'ailleurs pas mis d'accord sur le montant des réparations à exiger de l'Allemagne. L'Union Soviétique chiffre à 10 milliards de dollars la valeur de sa demande et elle entend les recouvrer - outre l'équipement - sur la production courante.

Dès lors, l'U.R.S.S. a cherché :

- 1°) à établir un système de contrôle lui permettant d'orienter la production en vue de satisfaire ses besoins de reconstruction,
- 2°) de stimuler la production et la productivité de manière à accroître la part susceptible d'être prélevée au titre des réparations

1) Cahiers de l'Economie Soviétique n° 6 p.37 et n° 7 p.37
 2) Kurier (licence française) du 31-10-49
 3) Times 25-9-47 et 30-11-48

Le contrôle soviétique s'effectue directement à l'échelon des trusts industriels qui ont été soit entièrement expropriés et sont devenus des sociétés soviétiques, soit constitués en sociétés mixtes mi-nationalisées, mi-soviétiques. Le capital total des participations soviétiques est évalué à 1.895 millions de roubles, soit 375 millions de dollars.

La répartition entre les divers secteurs de l'activité économique est la suivante : (4)

	stés soviét.	stés mixtes	secteur privé
Mines de charbon	49 %	50 %	1 %
Autres mines	51	47	2
Métallurgie	30	28	42
Construction mécanique	38	33	29
Electro industrie	54	19	27
Mécanique de précision	21	16	63
Chimie	42	20	38
Matériaux de construction	13	26	61
Papier et cellulose	11	53	36
Textile		34	66
Vêtements et cuirs		32	68
Total	27 %	31 %	42 %

Les sociétés soviétiques sont groupées en 13 trusts par spécialité. Les plus importants sont ceux de l'industrie lourde et des produits synthétiques (5). Elles relèvent de l'administration centrale des biens soviétiques à l'étranger dont le siège est à Moscou; la planification de leurs produits qui s'effectue en liaison avec la planification allemande relève de l'administration militaire soviétique à Karlsruh.

D'autre part, grâce à ses participations dans les sociétés mixtes nationalisées, la puissance occupante arrive à contrôler 80 % des laminoirs; 50 % des industries d'outillage et 70 % de la production optique de sa zone.

Pour les importations et exportations, l'U.R.S.S. a établi en zone allemande des bureaux de ses propres Unions commerciales : Promo export, Razno export, etc..(voir ci-dessus)

Un contrôle aussi direct et aussi étendu de l'économie une fois institué, il n'y avait plus aucun risque à favoriser le développement de la production allemande.

- (4) "Die Neue Zeitung" (licence-américaine) 24-4-47
 (5) production mensuelle : 50.000 tonnes d'essence (estimation)
 production annuelle : 10.000 tonnes de caoutchouc "Leuna"
 (estimation)

50X1-HUM

- 27

Le plan biennal 1948-49 doit assurer la reconstruction économique (6) et préparer les changements de structure préalables à la mise en œuvre d'un plan quinquennal.

L'année 1949 marque une étape dans les relations germano-soviétiques. Jusque là l'U.R.S.S. a surtout prélevé du matériel industriel; la production courante était trop faible pour laisser de gros contingents exportables. Alors qu'en 1947 les exportations en U.R.S.S. constituent de 1,5 % du volume des échanges, en 1948 l'U.R.S.S. recueille 42 % des exportations allemandes. De son côté, l'Allemagne reçoit de l'Union Soviétique 34 % de ses importations en 1948 (7). L'U.R.S.S. se classe au 1^{er} rang des échanges.

D'autre part, parallèlement à la production allemande courante, il faut faire place à des activités économiques relevant directement et pour le compte de la puissance occupante : aménagements portuaires par la société soviétique Deruta à Wismar, Rostock, Stettin; raffinage de pétrole autrichien à Lutzendorf, etc...

La valeur totale des livraisons effectuées par la zone orientale au titre des réparations a été évaluée à 33 millions de dollars en décembre 1947 par M. MOLOTOV (conférence de Londres). Ce chiffre a été contesté par les puissances occidentales.

La seule indication officielle allemande que nous possédions se réfère à la période avril-décembre 1949, au cours de laquelle le budget de la Commission économique a prévu 1034 millions de marks d'engagements au titre des réparations.

Les accords de Potsdam prévoyait des livraisons industrielles de zone occidentale à l'U.R.S.S. Elle devait recevoir 25 % des prélèvements de zone occidentale et compenser - à son tour - ces contingents dans une proportion de 60 % par des expéditions de sa propre zone.

Ces échanges inter zone entre les alliés sont restés en fait très limités. On ne signale du côté soviétique qu'une unique attribution de 60.000 tonnes (blé, bois de mine, bois brut, huile diesel et essence) en décembre 1947 destinée à compenser les attributions reçues de zone occidentale. En septembre 1949 l'Union Soviétique restait débitrice à l'égard des puissances occidentales pour un montant de 31 millions de marks.

6) en décembre 1947 la production de la zone orientale atteignait l'indice 52 par rapport à 1938 (déclaration de MOLOTOV)
7) Statistische Praxis (licence soviétique)

50X1-HUM

- 28

3 - Perspectives d'une coopération économique germano - soviétique

Depuis la création de la république démocratique allemande, un changement politique se dessine qui doit trouver sa contrepartie dans les rapports économiques entre l'Union Soviétique et l'Allemagne.

La lettre de Staline à Pieck et à Grottel éveille des possibilités de rapprochement que M.J. ORLOFF, directeur des services allemands du commerce extérieur et interzonal a défini en ces termes : "il faut que l'Allemagne toute entière s'efforce de reconquérir les anciens débouchés de l'Europe orientale et de l'Extrême Orient.... Si nous réussissons à joindre aux ressources en matières premières de l'U.R.S.S. le travail des ouvriers allemands, nous parviendrons à une prospérité économique formidable".

Dans l'immédiat, toute diminution de l'occupation militaire se traduira par un allègement des frais d'occupation (3,6 milliards de dollars 1938 au début de 1948) sans qu'il en résulte pour l'U.R.S.S. une réduction quelconque de son rôle prépondérant dans l'économie allemande. Par l'entremise des sociétés soviétiques et de ses participations dans les sociétés nationalisées, elle restera, en mesure d'orienter la production dans le sens d'une intégration croissante des économies de l'Europe orientale. Les modifications de structure qui ont été réalisées en Allemagne orientale à la faveur de l'occupation préparaient cette intégration.

B - L'U.R.S.S. et l'Autriche

Toute autre, malgré des atouts identiques au point de départ, a été la politique économique de l'U.R.S.S. à l'égard de l'Autriche. Le traité de paix en cours d'élaboration prévoit en effet la cession des biens immobiliers possédés par l'U.R.S.S. en Autriche, contre paiement d'indemnités compensatrices. La liquidation à laquelle on aboutit en fin de compte est tout l'opposé de l'intégration économique constatée en Allemagne.

Quels ont été les facteurs essentiels de cette évolution?

Tout d'abord l'Autriche, n'étant pas considérée comme belligérante, ne fut pas contrainte à verser des réparations. Les alliés se sont bornés à hériter sur son territoire des "biens ex allemands" à titre de prise de guerre. L'U.R.S.S. s'est trouvée ainsi à la tête d'un patrimoine immobilier comprenant notamment quelques 250 entreprises industrielles, des installations pétrolières et portuaires, du matériel de trans-

50X1-HUM

- 29

port ferroviaire et fluvial.

L'importance de ce patrimoine soviétique dont l'ensemble constitue l'U.S.I.A. (8) est très inégale selon les secteurs: 100 % de la production charbonnière et pétrolière autrichienne, 80 % de la production de matériel électrique de la zone, 20 % des industries mécaniques et d'outillage. L'ensemble de la production ainsi contrôlée correspond à environ 20 % de la production autrichienne, mais, en ce qui concerne les exportations, la production pétrolière et les revenus de la navigation danubienne constituent à eux seuls 40 % des revenus extérieurs autrichiens.

Comme en Allemagne orientale, les soviétiques ont cherché à liquider la dévolution de ces biens ex allemands en formant avec l'état autrichien des sociétés mixtes. Les dirigeants autrichiens ont refusé ce partage qui aurait permis à l'U.R.S.S. de garder, après la signature du traité, de grosses participations en Autriche. Ils préféraient s'engager à des livraisons régulières à l'U.R.S.S. tout en gardant la propriété entière de ces sociétés. Finalement, l'U.R.S.S. a accepté de céder à l'Autriche les biens ex allemands contre paiement de la valeur de ces biens.

Si les soviétiques ont consenti à cette liquidation, c'est que : 1°) le potentiel de production des usines intéressées avait été souvent diminué par les destructions et les démantèlements; 2°) ces usines n'auraient pu fonctionner qu'avec de gros appoints extérieurs de matières premières; 3°) il aurait été difficile de développer une industrie d'état au sein d'un pays orienté politiquement dans un sens opposé et sans réforme de structure préalable.

De leur côté, les autrichiens ont préféré payer cette liquidation plutôt que de construire des industries nouvelles pour le même prix, car : 1°) ils évitaient ainsi la création d'un secteur étranger dans leur économie; 2°) les indemnités à verser étant libellées en dollars des U.S.A., c'est en définitive sur les allocations du plan Marshall que s'effectuera le paiement.

Dès lors, toute la discussion a porté sur la valeur des biens à céder. Le gouvernement autrichien les évaluait à 80 millions de dollars, les soviétiques à 200 millions (9). On s'est finalement mis d'accord en Juillet 1949 pour fixer à 150 millions de dollars le montant du rachat, à régler dans les six années qui suivront la mise en vigueur du traité de paix.

8) Upravlenije Sovetskovo Imouchtchestva v'Avstrii (Administration des biens soviétiques en Autriche)

9) Compte non tenu de la valeur des pétroles : 137 millions et de la Cie de navigation : 17 millions de dollars

Toutefois, l'U.R.S.S. garde la propriété de 60 % des biens de la société de Zistersdorf et de la totalité des biens de la "D.D.G.S." Cie de navigation danubienne. L'U.R.S.S. se réserve ainsi le bénéfice des ventes et revenus extérieurs de ces deux sociétés.

La production annuelle de Zistersdorf est estimée à environ 900.000 tonnes, sur les 60 % qui lui sont alloués, l'U.R.S.S. fait raffiner environ la moitié sur place et exporte le reste à l'état brut. Les exportations s'effectuent par (IO) Stettin ou par le Danube.

L'U.R.S.S. pourra rapatrier les bénéfices nets (déduction faite des impôts autrichiens) sous forme de monnaie librement convertible à condition que les opérations commerciales de ses entreprises procurent une réserve suffisante de devises fortes. Dans le cas contraire, cette exportation se ferait directement sous forme de produits pétroliers. Les autrichiens obtiennent ainsi que le secteur soviétique reste soumis à la législation autrichienne et ne bénéficie pas de privilège d'extraterritorialité.

Un certain nombre de problèmes restent en suspens :

- 1°) droit de l'U.R.S.S. dans le port de Vienne,
- 2°) régime des billets à ordre que la Banque d'état autrichienne doit remettre à l'U.R.S.S. comme titres d'indemnités.

La solution de ces problèmes relève essentiellement de la conjoncture politique.

En définitive, l'U.R.S.S. conserve le contrôle complet de la navigation danubienne depuis Vienne et elle obtient en échange de ses autres droits en Autriche une compensation en devises fortes qu'elle juge plus intéressante que des participations industrielles dans un pays échappant à sa tutelle politique.

C - Le commerce soviétique en Orient et en Extrême Orient

I - Les échanges de l'U.R.S.S. avec les pays de l'Orient et du Moyen Orient (Turquie, Iran, Afghanistan, Sin-Kiang, Touva, Mongolie) représentaient avant guerre environ 12 % des exportations de ces pays vers l'U.R.S.S. et 16 % des importations soit au total quelques 96 millions de roubles or.

(IO) en Novembre 1949, 30.000 t de pétrole étaient entreposés à Stettin pour l'Australie

50X1-HUM

- 31

Bien que nous ne possédions pas de statistiques plus récentes, il ne semble pas que les échanges se soient ralentis. Tout d'abord, les états autonomes de la Chine, voisins immédiats de l'U.R.S.S. n'ont pas d'autres possibilités d'échanges (11) en raison de leur isolement géographique. D'autre part, la conjoncture politique implique une attention et une participation soutenue à l'évolution économique des Etats du Moyen Orient. Ces considérations expliquent l'intérêt que l'U.R.S.S. porte à développer ses relations économiques avec ces états et en particulier avec l'Iran et Israël.

Avant guerre, l'U.R.S.S. se classait déjà en tête du commerce iranien (12). Actuellement, les échanges entre les deux pays restent épisodiques. On note des livraisons soviétiques d'émeraudes (11 kg) et d'argent (350 tonnes); plus récemment l'importation de 100.000 t de blé pour le ravitaillement de la province de Tabriz.

Le ralentissement des échanges est dû à l'impasse des pourparlers à la suite du refus iranien de ratifier le projet de constitution d'une campagne pétrolière mixte (13).

Rappelons qu'un échange de lettres entre l'Iran et l'U.R.S.S. en Avril 1946 prévoyait la création d'une société mixte pour l'exploitation des gisements du nord de l'Iran pour une durée de cinquante années. La ratification de l'accord avait été retardée par des troubles qui avaient éclaté dans la province iranienne voisine de l'Azerbaïdjan; puis finalement, le parlement iranien rejeta l'accord après avoir voté en Octobre 1947, une loi interdisant l'octroi de concession à des puissances étrangères.

Le gouvernement soviétique a protesté contre la discrimination qui était faite à son égard puisque l'Anglo Iran Oil Company continuait d'exploiter les gisements sud-iraniens. D'autre part, il a fait remarquer que la société prévue ne pouvait être considérée comme une concession étrangère puisqu'elle était une association avec participation iranienne (14).

11) La capitale de la Mongolie extérieure vient depuis Novembre dernier d'être reliée par voie ferrée au Transibérien?

Jusqu'ici l'embranchement s'arrêtait à la frontière à Kiakhta

12) L'URSS exportait en Perse pour 315,4 millions de réals et importait pour 255 millions de réals (1937-1938)

13) cf Cahiers de l'Economie Soviétique n° 4 - 1946

14) TASS - Izvestia 21-11-1947

L'attitude de l'Iran a été dictée par celle des Etats Unis qui s'estimaient "en droit d'offrir une aide à l'Iran devant la pression qui contraindrait ce pays à mettre à exécution un accord élaboré sous la menace de la force et qui mêlerait un élément politique à une question purement économique" (15)

Les pourparlers engagés entre l'U.R.S.S. et Israël n'ont pas encore abouti à un accord. Mais les deux parties semblent désireuses de développer leurs échanges. Jusqu'ici Israël n'importe d'U.R.S.S. que 1,7 % de la valeur de ses importations. L'accroissement des échanges est subordonné à l'octroi d'un prêt à long terme que le gouvernement israélien a demandé à l'U.R.S.S.

Aux Indes (16), c'est le Pakistan qui semble le plus désireux d'accroître ses échanges avec sa voisine l'U.R.S.S. Le premier ministre Ali Khan a été invité à se rendre à Moscou pour conclure un accord économique. L'U.R.S.S. offre des machines et reçoit du jute et du coton indien.

II - Les échanges de l'U.R.S.S. avec les pays d'Extrême Orient (Chine, Japon, Indonésie, Indochine, Siam) sont en progression sensible par rapport à l'avant guerre : 1,1 % du commerce total de ces pays en 1946-1948 contre 0,2 % en 1937. Leurs exportations vers l'U.R.S.S. constituent actuellement 2,5 % des exportations totales contre 0,3 % en 1937 (16)

Il est évident que l'évolution politique de la Chine va amener un développement considérable des échanges sino-soviétiques. Jusqu'ici ces échanges se limitaient à des expéditions de papier, de bois, d'algues, de cornes de rennes par l'intermédiaire des sociétés Marport, Todrin, et Serebrennikov. Il faut prévoir une participation active de l'U.R.S.S. à l'industrialisation de la Chine dans le cadre d'une planification progressive (18)

En revanche, les relations économiques avec le Japon sont réduites. Les soviétiques ont livré ces dernières années quelques 1.500 tonnes de charbon à coke de Sakhaline, autant de pâte à papier et environ 4.000 tonnes de graphite en échange de chalands et remorqueurs japonais. La question des réparations (volume à prélever sur la production courante) est toujours en suspens.

15) New York Herald Tribune, septembre 1947

16) Michael Lee, Far eastern Economic Review 21-7-49

17) sur les perspectives des relations entre l'URSS et l'Inde Siddiq "Indo Russian Trade" Delhi 1948

18) au début 1949 un accord de coopération économique a été signé avec la république populaire de Corée

50X1-HUM

**Institut d'Étude de l'Économie Soviétique
et de l'Économie Planifiée**

CONSEIL D'ADMINISTRATION

BUREAU

Président :
M. A. SAUVY, Directeur de l'Institut National d'Études Démographiques.

Vice-Président :
PIATIER, Directeur du Service de Conjuncture et des Études économiques
I.N.S.E.E.

Secrétaire Général :
M. J. ROMEUF, Directeur de l'Institut d'Observation Économique.

Secrétaire Général Adjoint :
M. P. AUBE, Secrétaire A la Commission consultative des réparations.

Traésorier :
Mme S. CHAMBOULANT, Conseiller d'O. P.

Membres :
MM. GEORGE, Maître de Conférences à l'Université de Lille, Professeur à l'Institut d'Études politiques de l'Université de Paris.
NICOLLE, Secrétaire du Centre culturel et économique de France-U.R.S.S. (représentant France-U.R.S.S.).
M. H. MOSSE, Professeur de droit, représentant le Ministère de l'Économie Nationale, président honoraire de l'I.E.E.S.E.P.

MEMBRES DU CONSEIL

MM. BABY, Agrégé de l'Université.
BLANCHARD, Chargé de Mission au Ministère de l'Économie Nationale.
PRILHAC, Sous-Directeur au Ministère de l'Information (représentant ce Ministère).
BRUHAT (J.), Agrégé de l'Université.
CHANU, Chef-Adjoint du Cabinet du Ministre de la Production Industrielle (représentant ce Ministère).
CROUZET, Inspecteur général au Ministère de l'Éducation Nationale.
DEBYSER, Directeur de la Bibliothèque d'histoire contemporaine.
FOUQUES DUFAL, Ambassadeur de France (représentant le Ministère des Affaires Étrangères).
FRANÇOIS-PÉROUX, Professeur de Droit, Directeur de l'I.S.E.A.
LABROUSSE, Directeur d'Études à l'École des Hautes Études.
MARC, Ingénieur général d'artillerie navale (Réserve).
MARTY, Bibliothécaire en chef de la Chambre de Commerce.
MORAZE, Agrégé de l'Université.
Dr. ROBERT-CESSAIN, Représentant l'Institut National d'Études Démographiques.
VERGEOT, Inspecteur général de l'Économie Nationale.
VINCENT, de l'Institut National d'Études Démographiques.

50X1-HUM

Les Publications Economiques et Sociales
éditent

L'OBSERVATION ECONOMIQUE
ET SERIE DES ETUDES DE
L'INSTITUT D'OBSERVATION ECONOMIQUE
*Rapports mensuels sur la conjoncture économique de la France et études
sur l'actualité économique*

Le numéro 60 francs
— études variable —
Abonnements { France 1.200 francs
Etranger 1.600 francs

ECONOMIE SOVIETIQUE
et
ECONOMIES PLANIFIEES
Le Numéro 90 fr
Abonnement Annuel France .. 750 fr.
Etranger. 900 fr.

ANNUAIRE BIOGRAPHIQUE
du Monde Économique et Social
Abonnement Annuel, France 900 fr.
Etranger 1.200 fr.

Abonnement Combiné avec
l'Observation Économique France 2.000 fr.
Etranger 2.500 fr.

JAN 27 9 25 AM '58
W/E